

О том, как инвестировался "Одесский проект"

Следующий тезис, возможно, представляется несколько экстравагантным, однако наш город — типичный инвестиционный проект. Разумеется, ретроспективный. Но перед глазами есть и вполне современные: к примеру, порты Ильичевск и Южный — тоже возникшие практически на голом месте и стремительно сформировавшие собственные мощные инфраструктуры.

Задачи, конечно, ставились разные по функциональности и масштабности, но суть от этого нисколько не меняется. В конце XVIII столетия обстоятельства сложились таким образом, что в Северо-Западном Причерноморье настоятельно требовалось устроить мощную транспортную развязку, перевалочную базу для сельскохозяйственной продукции, следовавшей из только что отошедшего к России польского Подоля. Прежде она уходила в порты Балтии, и "всемирный перевозчик", Англия, фактически занимался реэкспортом российских товаров. Третья четверть XX века — естественно, совершенно иная эпоха. Тем не менее, устройство "тематических портов" (химического, контейнерного, пассажирского и проч.) — задача аналогичная: только солидные инвестиции могут дать соответствующий "подъем". Тривиально, но действенно во все времена.

Как известно, дальновидная императрица предусмотрела параллельное строительство военного и купеческого портов в нарождающейся Одессе, о чем и говорится в известном указе 1794 года. Для активного привлечения материальных и гуманитарных ресурсов к устройству города и порта были задействованы не только прямые, бюджетные, но и, так сказать, косвенные, опосредованные инвестиции. Так, например, первопоселенцы освобождались от рекрутского набора, постоя войск, ряда податей, места под застройку отводились безвозмездно, с единственным условием возвести дом в оговоренный срок. Для успешного заселения края на льготных условиях приглашались иностранцы, получавшие обширные земельные наделы, ссуды, готовые домостроения и т. д.

Приведем ряд наглядных примеров, рельефно иллюстрирующих, как именно регулировалась и стимулировалась деловая и финансовая активность в Одессе и крае центральной, региональной и местной властью.

Каким образом укоренить людей зажиточных, деловых, профессиональных, цивилизованных в весьма и весьма неблагоприятном, неком-

фортном месте, как сделать их полноценными *гражданами*? А юная Одесса была именно такой: безводной, пыльной, опасной в инженерно-геологическом, эпидемическом и военном отношениях, лишенной строительных материалов, топлива и т. п. О каком местном патриотизме, казалось, могла идти речь? В решение этой проблемы де Ришелье без преувеличения вложил всю свою душу. Помимо императорских льгот он непрестанно изобретал и внедрял свои, эксклюзивные. Самым главным шагом его было инвестирование частного жилого и промышленного строительства на фоне улучшения порта, карантина и в целом всего того, что относится к морской торговле, улучшение экологии (создание зеленых зон и искусственных поверхностных водоемов).

В 1806 году герцог Ришелье с санкции монарха позаимствовал 50 тысяч рублей из Херсонского приказа общественного призрения из суммы в 100 тысяч, отпущенной тамошним жителям на сооружение мелких коммерческих судов. Кредиты от 400 до 2000 рублей (колоссальные, прямо скажем, деньги на тот период) сроком до двух лет получили 29 исправных застройщиков, среди которых находим авторитетнейших одесских граждан: купцов Якова Протасова и Ивана Амвросио, подполковника Аркудинского, коллежского асессора Капниста, дворянина Федора Флогаяти, надворного советника Шемиота, протоиерея Греческой церкви Пулакия, лидера греческой общины Ивана Дестуни и др. Ссуды выдавались по минимальной ставке: под 6% годовых плюс 1% от этих процентов — на улучшение городского пожарного инвентаря.

Подобное инвестирование осуществлялось не только в массовом, но и в индивидуальном порядке, из сумм, находившихся в распоряжении Одесского строительного комитета. Так в 1812 году столярный мастер немецкого происхождения Эпнер получил ссуду в 500 рублей на окончание дома, в уважение того, что он "хороший мастер, трудолюбив и доброго поведения". В том же году кредит в 1500 рублей для строительства кафельного завода получил иностранец Янсон. Можно привести много таких примеров. В результате в молодой Одессе закреплялись солидные коммерсанты, умелые ремесленники, крупные землевладельцы-дворяне, росла ее финансовая мощь.

Явление на одесском театре состоятельных граждан привело к формированию кредитно-денежного рынка в облике меняльных лавок, банков, страховых обществ, морских коммерческих контор. В 1806 году основано *Императорское страховое общество* — преимущественно французскими и отчасти итальянскими предпринимателями. В него вошли и греческие негоданты, склонные к, скажем так, идеологическому плагиату. Спустя

короткое время, увидев, что дело прибыльное, они предумышленно поссорились с французами и организовали свое, альтернативное, *Греко-российское страховое общество* — в 1808 году. У истоков первого стояли небезызвестные граждане Сикар, Рено, Сен-При и, вероятно, Шансиньон, Лесар, Велари. Вторым руководили тоже популярные в Одессе фигуры: Иоанн Дестуни, Феодор Серафино и Иоанн Петало.

Обе эти компании занимались, в основном, *морским страхованием* и в меньшей степени — универсальными кредитно-банковскими операциями, поскольку первая попытка Дюка устроить местный заемный банк не увенчалась успехом. Следует уточнить, что в течение ряда лет одесситы и их морские коммерческие конторы далеко не всегда являлись судовладельцами, а по большей части фрахтовали транспортные средства, ходившие под австрийским, турецким, сардинским, английским, французским и прочими флагами. Иначе говоря, транспортирование грузов осуществлялось опосредованно, через несколько промежуточных инстанций, что усиливало значимость страхования рисков.

Третье по счету страховое общество в Одессе возникло в 1813-1814 годах и называлось *Компания греков-страхователей*. Возглавляли ее солидные предприниматели Иоанн Амвросио, Илия Манесис и Сергей Ксидиас (на ум тотчас приходят персонажи "Интервенции" Льва Славина — семейка банкиров Ксидиас; реально *Банкирский дом И. Ксидиас* в Одессе был довольно авторитетным в 1910-е годы). Прибыль этого сообщества, как и прежних, составляла 10% — то была плата за услуги страхователей. Однако вся эта прибыль шла исключительно на благотворительность — финансирование греческой школы и больницы в Одессе! Другими словами, страховое общество инвестировало гуманитарную сферу.

До рубежа 1870-1880-х годов основными страхователями в Одессе были преимущественно представительства, отделения, агентства крупных российских и зарубежных страховых обществ и компаний. Они выполняли функции кредитно-банковского, транспортного и страхового учреждения, а сверх того — коммерческой (комиссионной) конторы. То есть помимо банков город инвестировали многочисленные страхователи-монстры со всех континентов, в том числе: "Жизнь" (с 1835 по 1912-й выплатило страхователям 65,5 млн. руб. компенсации!), "Помощь", "Волга", "Русь", "Урбэн", "Нью-Йорк", "Ллойд", "Эквибеталь", "Якорь" и др. Кроме того, функционировали и местные страховые фирмы: Одесское общество взаимного страхования от огня, Черноморское общество взаимного страхования судовладельцев и др.

Самый первый частный коммерческий банк в Одессе создан французским коммерсантом *Фурнье* и ливорнским банкиром *Жомом*. Так сказать, традиционное "франко-итальянское производство". Начало его деятельности относится к 1 ноября 1801 года. Стартовый капитал этого учреждения простирался до 300 тысяч французских ливров. Следом, в середине 1800-х, свой банк формирует близкий к де Ришелье сотрудник барон *Жан Рено*, пушкинский знакомец, владелец дома, где проходили биржевые собрания, казначей Строительного комитета. Рено и его компаньоны беспрестанно и надолго сужали город солидными суммами, причем на весьма льготных условиях (6% годовых), способствуя тем самым стремительному росту Одессы.

Предтечей конторы государственного банка в Одессе была созданная Ришелье *Променная контора* (23 февраля 1804 года) с капиталом в 100 тысяч рублей медною монетою. А создана была эта структура по той причине, что во всем крае остро ощущалась нехватка в разменной монете. Доходило до трагикомического: нечем было выплачивать жалование солдатам и офицерам, что приводило к нежелательным последствиям; при закладке "крутых" домостроений едва находилась монета, каковые традиционно подкладывали под углы новостройки, чтобы дом "хорошо стоял". После 1806-го контора помещалась в одном из домов, приобретенных у Феликса де Рибаса, — на Дерибасовской: позднее здесь построен дом, в котором теперь ресторан "Гудини".

Контора государственного коммерческого банка открылась уже при преемнике Ришелье, графе А.Ф. Ланжероне, в 1819-1820 годах. А реально начала действовать, вероятно, только в 1823-м. Изначально под эту контору был выделен другой дом, приобретенный городом у Феликса де Рибаса, младшего брата основателя Одессы. Это тот самый дом по улице Дерибасовской, у Городского сада, где прежде располагался магазин "Медкнига" — одно из старейших зданий в городе, построенное не позднее 1797 года. Затем контору перенесли на улицу, вскоре получившую название Почтовой. Рядом с банком устроен мост Новикова.

Авторитетные частные банки. Прежде всего, банкирский дом *Ф.П. Родоканаки* (основан в 1816 году), который кредитовал хлебный экспорт, питавший город и прилегающие регионы. Далее — банкирские дома *А. Тработти* (1833 г.), *Ф. Рафаловича* (1833 г.), *А. Мааса* (1838 г.) и др. Особо — о банкирском доме братьев *Штиглиц*, сыгравших столь видную роль в кредитном и банковском деле России в целом, инвестировавших целый ряд важных отраслей.

Штиглицы — уроженцы германского княжества Вальдек. Николай основал торговый дом в Петербурге, а Бернгард сделался крупнейшим откупщиком в Приднепровье. С Одессой связаны оба, но в большей степени — третий брат, Людвиг, прибывший в Россию в 1803 году и унаследовавший дело Николая. Этот третий Штиглиц особенно преуспел в конце 1800-х годов, когда Одесса стала важнейшим пунктом транзитной торговли в ходе так называемой "континентальной блокады Англии", и когда имя юного города прозвучало на весь мир. Этот Штиглиц был одним из крупнейших банкиров Европы — именно он организовал государственный заем в 50 млн. серебряных рублей под прокладку "чугунки" из Петербурга в Москву.

Крупные банкирские дома Одессы. *М. и Е. Ашкенази, А.М. Бродского, М.И. Ефрусси, Э. Мааса, Ф. Маврокордато, Ф.И. Петрокино, О.С. Хауса* и ряд других. Так, Ефрусси, Рафаловичи и Родоканаки входили в число пайщиков известных золотопромышленных товариществ империи — Забайкальского, Иннокентьевского, Ленского. Маврокордато был одним из основателей Санкт-Петербургского международного коммерческого банка. Филиалы многих из упомянутых банковских домов исправно функционировали в европейских столицах.

Другие частные кредитные учреждения. *Земский банк Херсонской губернии*, основан в 1864-1865 гг. Как бы компенсировал издержки, понесенные землевладельцами после реформы 1861 года, предоставив им кредитов на 170 млн. рублей. Банк выдавал ссуды под 4,5% закладными листами на 38,5 лет. С учетом погашения и расходов по управлению, процентная ставка составляла менее 6%.

Первое городское кредитное общество (вспомним старика Фунта!) открыто в 1868 году. По существу оно с самого начала было банком и производило операции по учету векселей и соло-векселей, обеспеченных недвижимостью или товаром, выдаче ссуд под векселя и процентные бумаги, переводу денег внутри империи, приему векселей на инкассо и др.

На рубеже 1871-1872 гг. открыто также *Одесское городское кредитное общество*. С разрешения министерства финансов облигации этого общества подлежали приему под залог по казенным подрядам и поставкам. Одесская контора госбанка обязывалась выдавать ссуды под залог этих облигаций в размере 65% от их номинальной стоимости, а коммерческие банки согласились выдавать ссуды даже под 80%. По выпускаемым облигациям выплачивались дивиденды — 4,5% годовых. Что касается ссуд, то они выдавались: на 30,5 лет — под 6% и на 37,5 лет — под 5,5%.

В числе акционерных банков, пользовавшихся безупречной репутацией, назовем *Бессарабско-Таврический* (основан 30 октября 1872 г.), выдававший долгосрочные ссуды под залог земель (на 61 год 8 месяцев, 51 год 9 месяцев, 48 лет 8 месяцев) и городское недвижимое имущество (29 лет 9 месяцев и 19 лет 11 месяцев). Хорошо зарекомендовали себя и *Одесский учетный банк* (основан в 1879 г.), *Торгово-промышленный банк* (основан в 1889 г.), преобразованный в 1893 году в *отделение Русского внешнеторгового, Южнорусский промышленный банк* (основан в 1897 г.), *отделение Лодзинского купеческого банка* (основан в 1899 г.), *Крестьянский поземельный* и другие.

Отдельная тема — *Одесское отделение Лионского кредита* (основано в 1891 г.), капитал которого составлял 2,5 млрд. франков. Это еще одно общее поле одесского и международного денежных рынков. Располагался Лионский кредит в доме известной фирмы Беллино-Коммерель, на углу Ланжероновской и Ришельевской.

Анализируя хронику кредитно-банковского и страхового дела, мы видим, что Одесса в значительной степени инвестировалась частным капиталом, на отдельных этапах преимущественно иностранным. Причем власти всячески способствовали привлечению этого капитала, создавая условия наибольшего благоприятствования. Так, неоспоримым достижением Одессы стало устройство в городе уникальной институции — первого в империи коммерческого суда (1808 г.), в частности занимавшегося урегулированием любых вопросов, связанных с кредитованием, сделками, уставными нарушениями финансовых структур и проч.

Отдельная тема — Одесская товарная биржа, основанная даже раньше Нью-Йоркской, в октябре 1796 года, то есть буквально в дни младенчества города!

Неоценима заслуга краевой администрации по инвестированию (государственному и частному) парового судоходства, включая судостроение. Срочное (регулярное) пароходное сообщение открыл в июле 1828 года построенный в Николаеве пароход "Одесса" рейсами Одесса — Крым, которые становятся регулярными собственно с 1835 года. 1831 год: установлено регулярное пароходное сообщение Одессы со Стамбулом. 1833 год: учреждается *Черноморское акционерное общество пароходства*. 1843 год: основана *Экспедиция постоянных пароходных сообщений*, предтеча *РОПиТ*. С лета 1846 года установлено постоянное сообщение между Одессой и русскими дунайскими портами. В 1856-1857 годах сформировано *Русское общество пароходства и торговли* (РОПиТ). 1878 год: создан *Доб-*

ровольный флот, сыгравший огромную роль в морской торговле с Китаем через Суэц. 1883 год: основана *Пароходная компания князя Юрия Гагарина* (с 1885 года — *Черноморско-Дунайское общество*).

Следует отметить, что перечисленные и другие (*Трапани*, "*Русский Ллойд*" и проч.) пароходные общества и компании также нередко выполняли функции страховых и кредитно-банковских учреждений, поддерживали многочисленные инвестиционные проекты. Так, РОПиТ выдавал, например, ссуды под залог вывозимого через одесский порт зерна. К слову, о вывозе зерна. Крупнейшими инвесторами города и региона были такие мощнейшие фирмы-экспортеры, как, например, "*Дрейфус и К*".

Частный капитал издавна привлекался в разных областях благоустройства. Так, еще в 1829 году сформировано *Одесское общество искусственных минеральных вод* — по существу, первое крупное акционерное общество в городе. Несколько лет спустя возникло АО, инвестировавшее чрезвычайно важные для Одессы и края гидрогеологические изыскания — бурение артезианских скважин. Предприниматель-канатчик Новиков со товарищи частично финансировал строительство моста по Почтовой улице. Горожане вскладчину строили общественные колодцы, цистерны, водопои, высаживали зеленые насаждения и др. Любой подрядчик, исполнявший муниципальный заказ, сперва вкладывал в дело свой собственный капитал, то есть по существу тоже был инвестором. Инвесторами фактически были и издатель первой в Одессе газеты (приватный франкоязычный "*Мессаже*", 1820-1823 гг.) Жан Даваллон, и даже антрепренеры театральных трупп. Частный капитал постоянно подпитывал городской бюджет в сфере сооружения богоугодных, культурных и культовых заведений (Воронцовы, Стурдза, Теутул, Коцебу, Ефрусси, Ашкенази, Коган, Валих, Бродский, Маврокордато, Ямчитский, Маразли, Толстые и многие другие).

Несколько крупных АО создавалось в связи с масштабным городским благоустройством со второй половины 1860-х и по 1910-е годы: по поводу мощения улиц, строительства водопровода и канализации, устройства конки, парового трамвая, электричества, электрического трамвая, парового отопления, лифтов, кооперативного строительства, совместных предприятий и др. В некоторых случаях, несмотря на очевидный приток инвестиций, мы имеем отчетливо негативный опыт: в том смысле, что заключение контрактов частных предпринимателей и городского самоуправления сопровождалось "откатами". Особенно рельефно (дело доходило чуть ли не до судебных разбирательств) коррупция думцев проявилась во время обсуждения и оформления проекта устройства водопровода.

Суть дела сводится к следующему. Осуществление масштабных проектов подобного рода могло идти тремя основными путями: 1) подряд на средства города; 2) концессия, предполагавшая поступление от города капиталов или облигаций; 3) концессия, не требовавшая от города капиталов. Так вот большая группа коррумпированных думцев признала более выгодным устройство водопровода подрядным способом на городские средства. В этом случае необходимо было прибегнуть к займу, который должен был простираться до $1/5 - 1/6$ части общей стоимости всех недвижимых имуществ в городе. Однако гражданское общество Одессы не дремало: авторитетные горожане и в целом общественное мнение отвергли такой сомнительный подход, с очевидностью означавший "зарывание общественных средств в землю". И в итоге все же остановились на здоровом концессионном методе: концессионеры Швабен и Мор самостоятельно нашли потребные инвестиции, обеспечивая финансовую сторону предприятия из Лондона.

Как видим, инвестиционные проекты осуществлялись в молодой Южной Пальмире и в последующие годы — применительно к самым разным отраслям деловой и общественной жизни, но активнее и эффективнее всего они реализовывались в сфере транспорта — морского и наземного. Эта тенденция отмечалась и в последующие годы, когда Одесса выходила на лидирующие позиции не только в России, но и в Европе, и в мире.

